

2020年
7月6日号

DX 時代におけるドローンの利活用と法的留意点

執筆者: 中村 崇志、向井 飛翔、志澤 政彦

一 DX 時代におけるドローンの利活用

デジタル技術により社会の変革をもたらすというデジタルトランスフォーメーション(DX)が注目される中、ドローンを活用する動きが広がっています。既に空撮や農薬散布等幅広い分野でドローンの活用事例¹が存在していることに加え、小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会「小型無人機の有人地帯での目視外飛行実現に向けた制度設計の基本方針」(令和2年3月)²(以下「ドローン基本方針」といいます。)では、将来的に、24時間対応の高速な宅配荷物配送、医薬品や生活必需品等物資の迅速かつユニバーサルな輸送、通学中の子供たちの見守り、ビル・道路・鉄道等の建築や屋内外をまたぐ点検・修繕の高効率化、農業や林業の自動化・デジタル化等も想定されています³。実用化に向けた研究⁴や実験も急速に進んでおり、例えば、29の事業者が実用化に向けて、農薬散布、地形測量、空撮、輸送等様々な用途のドローンを、同時に一定区画内で複数回飛行させる高密度の

¹ 例えば、従前足場を組んで作業員が目視で確認する等していた鉄鋼や石油化学等のプラントや発電所の点検にドローンを活用する事例が挙げられます(日経ビジネス 2020年6月15日号 56-57頁)。梅雨の時期を前にドローンを活用した災害危険箇所実地調査及びドローンに搭載された赤外線カメラで被災者を検索する訓練が行われた事例(2020年6月10日付西部読売新聞朝刊 22頁)や、コロナ禍の影響で苦境にある温泉街のPRのためにドローンで撮影された映像を用いた事例(2020年6月9日付朝日新聞朝刊 19頁)もその一例です。

² <https://www.kantei.go.jp/jp/singi/kogatamujinki/pdf/siryou13.pdf>

³ ドローン基本方針 3頁。なお、2020年6月26日、一般社団法人国際ドローン協会は、2020年1月下旬から2月下旬にかけて、日本で初めて、都心部における擁壁調査をドローンを使用して行ったことを発表しています(<https://ida-drone.com/news/didte/>)。

⁴ ドローン導入の基盤整備のための研究の一例として、日本気象協会がドローンで上空の風のデータを測定し、当該データを基に風の向きや強さを予測し、他のドローンの安全航行に活かす研究(日経ビジネス 2020年6月15日号 58頁)や、京都大学発のメロウエザー株式会社とNTTコミュニケーションズ株式会社が協同で、安全にドローンが飛ばせるよう風速や風向のデータを取得する事業が挙げられます(2020年6月8日付日本経済新聞朝刊 7頁)。

本ニュースレターは法的助言を目的とするものではなく、個別の案件については当該案件の個別の状況に応じ、日本法または現地法弁護士との適切な助言を求めていただく必要があります。また、本稿に記載の見解は執筆担当者の個人的見解であり、当事務所または当事務所のクライアントの見解ではありません。

本ニュースレターに関する一般的なお問い合わせは、下記までご連絡ください。

西村あさひ法律事務所 広報室 (Tel: 03-6250-6201 E-mail: newsletter@jurists.co.jp)

飛行テストを行った事例が先日報道されました⁵。経済産業省も、2020年6月29日に、「鉱山における無人航空機(ドローン)活用に関する手引き(案)」についてのパブリックコメント募集を開始するとともに⁷、同日、ドローンによる巡視等を内容とする「スマート保安」を官民で推進することを目的として「スマート保安官民協議会」を設置しました⁸。

二 ドローンを巡る諸問題

ドローンへの注目が高まる中でドローンを巡る問題も顕在化しています。

1 ドローンの墜落事故等

ドローンの墜落によって物的・人的被害が発生するとともに⁹、航空機の離着陸を阻害する事案も大きな問題となっており、例えば、関西空港では、2019年10月以降、複数回にわたってドローンのようなものを原因とする滑走路の閉鎖や欠航等が生じる事案が発生しました¹⁰。このような事態の際に、遠隔操縦であるため、現行法下ではドローンの操縦者を特定することが困難であることが指摘されています。

2 レベル1からレベル4

ドローンの利活用の拡大に向けて、後記のとおり、現在、小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会等で航空法を中心とする法整備が議論されており、そこでは、ドローンの利活用の類型として大きく、操縦による目視内飛行(レベル1)、自動・自律による目視内飛行(レベル2)、無人地帯における補助者なしでの目視外飛行(レベル3。例えば、離島や山間部、過疎地域等における荷物配送での利用)、及び有人地帯における目視外飛行(レベル4。例えば、都心部での建物の点検での利用)の4つのレベルに分けられています¹¹。

現在は、レベル4の飛行は原則として認められておらず、2022年度までのレベル4の実現に向けて、様々な検討が進められている段階にあります。人口密集地帯においては、ドローンの墜落等の事故に伴う被害は重大なものになることが想定されることから、技術的な研究だけでなく、法制度上もドローンの安全性を確保するための方策が不可欠です。

⁵ 2020年6月8日付日本経済新聞朝刊9頁。

⁶ その他の実用化に向けた動きとして、PwCコンサルティング合同会社とドローン用ソフト開発を手掛けるテラドローン株式会社が、企業や自治体のドローン導入を支援するために協業を開始したこと(2020年6月4日付日本経済新聞朝刊12頁)や、KDDI株式会社、セコム株式会社及びテラドローン株式会社が協力して福島県でドローンを用いた広域警備の実証実験を行ったこと(2020年3月25日付日本経済新聞朝刊16頁)も報道されました。

⁷ <https://search.e-gov.go.jp/servlet/Public?CLASSNAME=PCMMSTDETAIL&id=595220038&Mode=0>

⁸ <https://www.meti.go.jp/press/2020/06/20200629002/20200629002.html>

⁹ 運動会の練習風景を空中から撮影しようとしていたドローンが観客席に墜落し2名が軽傷を負った事案(2019年9月12日付西部読売新聞朝刊33頁)や、建築現場を空撮するために飛行していたドローンが電波障害で操縦不能となり、クレーンに接触して墜落し作業員が重傷を負った事案(2017年2月28日付日本経済新聞夕刊15頁)等が報道されています。なお、各年度毎の無人航空機に係る事故トラブル等のうち国土交通省に報告のあった事案は公表されており、平成31年度については[こちら](#)から確認することができます。

¹⁰ 2019年12月2日付朝日新聞朝刊30頁。

¹¹ 小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会「空の産業革命に向けたロードマップ 2019 小型無人機の安全な利活用のための技術開発と環境整備」(2019年6月21日)(<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/kogatamujinki/pdf/siryou12.pdf>)。

3 プライバシー保護

さらに、ドローンによる空撮を考えた場合、人間ではおよそ不可能な場所や態様での撮影が可能であることから、被写体のプライバシーの保護も問題となり得ます。

三 航空法によるドローン規制¹²

1 現行法下の規制の概要

重量が 200 グラム以上のドローンは、航空法上、無人航空機に該当し¹³(本三において「ドローン」とは、航空法上の無人航空機に該当するドローンを意味するものとします。)、以下で詳述するとおり、①飛行空域及び②飛行方法の規制を受け、必要に応じて許可又は承認(併せて以下「許可等」といいます。)を取得することが必要になります¹⁴。これらの規制は、ドローンの飛行の安全を確保し、ドローンが自由に飛行することによる物的・人的事故の防止を目的とするものであると考えられます¹⁵。

上記①の飛行空域の規制として、以下のいずれかの空域においてドローンを飛行させる場合には、必要事項を記載した申請書を提出¹⁶した上で国土交通大臣の許可を受ける必要があります¹⁷。

- (i) 空港等の周辺の空域¹⁸、
- (ii) 高さ 150 メートル以上の空域¹⁹、又は
- (iii) 人又は家屋の密集している地域の上空^{20 21}

上記②の飛行方法の規制として、以下のいずれかの方法によりドローンを飛行させる場合には、必要事項を記載した申請書を

¹² ドローンに関する航空法上の規制の実務上の留意事項については、[国土交通省ホームページ](#)も併せてご参照ください。

¹³ 航空法 2 条 22 項、航空法施行規則 5 条の 2。なお、重量の意味その他の無人航空機の解釈については、航空局「[無人航空機に係る規制の運用における解釈について\(平成 27 年国空航第 690 号、国空機第 930 号\)](#)」(以下「航空局解釈」といいます。)1 参照。

¹⁴ なお、国若しくは地方公共団体又はこれらの者の依頼を受けて捜索若しくは救助を行う者が、航空機の事故その他の事故に際し、捜索又は救助の目的のために行うドローンの飛行については、これらの規制は(飛行方法の規制に関する下記(vii)乃至(x)の規制を除き)適用されません(航空法 132 条の 3、航空法施行規則 236 条の 9 及び 236 条の 10)。

¹⁵ 国土交通省航空局「[無人航空機\(ドローン、ラジコン等\)の飛行に関する Q&A](#)」Q5-7 の回答参照。

¹⁶ 申請書の提出先は、下記(i)又は(ii)の空域においてドローンを飛行させる場合については、当該飛行空域を管轄区域とする空港事務所長とされています(航空法施行規則 236 条の 3、240 条 1 項 40 号の 2、240 条の 2 第 1 項、242 条 8 号)、最寄りの空港事務所長又は空港出張所長を経由して提出することもできます(航空法施行規則 243 条 2 項 2 号)。また、下記(iii)の空域においてドローンを飛行させる場合については、当該飛行空域を管轄区域とする地方航空局長とされています(航空法施行規則 236 条の 3、240 条 1 項 40 号の 2、242 条 2 号)、最寄りの空港事務所長又は空港出張所長を経由して提出することもできます(航空法施行規則 243 条 1 項 2 号)。

¹⁷ 航空法 132 条但書、航空法施行規則 236 条の 3。

¹⁸ 航空法 132 条 1 号、航空法施行規則 236 条 1 号乃至 3 号、無人航空機の飛行禁止区域等を定める告示(令和元年国土交通省告示第 460 号)1 条及び 2 条。

¹⁹ 航空法 132 条 1 号、航空法施行規則 236 条 4 号。

²⁰ 航空法 132 条 2 号。具体的には、国勢調査の結果による人口集中地区がこれに該当します(航空法施行規則 236 条の 2)。なお、人口集中地区は、[こちら](#)から確認することができます。

²¹ 航空法施行規則 236 条の 2 は、人口集中地区の中で「地上及び水上の人及び物件の安全が損なわれるおそれがないものとして国土交通大臣が告示で定める区域を除く」と規定していますが、現在、人又は家屋の密集している地域から除外する地域として告示で定める地域はありません(航空局解釈 2 参照。)ので、結局、人口集中地区の全体が許可を要する飛行空域に該当することになります。

提出²²した上で国土交通大臣の承認を受ける必要があります²³。

- (i) 夜間における飛行、
- (ii) 目視²⁴外における飛行、
- (iii) ドローンと地上又は水上の人又は物件との間の距離が30メートル未満となる飛行²⁵、
- (iv) 祭礼、縁日、展示会その他の多数の者の集合する催しが行われている場所の上空での飛行、
- (v) 火薬類、高圧ガス、引火性液体等の危険物を輸送する飛行、又は
- (vi) 物件投下を伴う飛行²⁶

なお、飛行方法については、承認が必要な上記(i)乃至(vi)の飛行方法の規制に加え、(vii)アルコール又は薬物の影響によりドローンの正常な飛行ができないおそれがある間において飛行させないこと、(viii)ドローンが飛行に支障がないことその他飛行に必要な準備が整っていることを確認した後において飛行させること²⁷、(ix)航空機又は他のドローンとの衝突を予防するため、ドローンとその周囲の状況に応じ地上に降下させること等の一定の方法により飛行させること²⁸、(x)飛行上の必要がないのに高調音を発生し、又は急降下し、その他他人に迷惑を及ぼすような方法で飛行させないこと、が規定されています²⁹。

現行法下では、前記のレベル1乃至4の区分けのうち、操縦による目視内飛行(レベル1)及び自動・自律による目視内飛行(レベル2)に関しては、それが上記①の許可が必要となる飛行空域を飛行するものであったり、上記②の承認が必要となる飛行方法である場合を除き、原則として、航空法上の許可等の対象とはならないと考えられます(例えば、人の少ないエリアでの日中における目視内飛行)³⁰。これに対し、無人地帯における補助者なしでの目視外飛行(レベル3)、及び有人地帯における目視外飛行(レベル4)に関しては、目視外飛行であることから、原則として一律に上記②の承認の対象となります³¹。

さらに、後記2のとおり、現行の法令及び「[無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領\(平成27年国空航第684号、国空機第923号\)](#)」(以下「審査要領」といいます。)においては、有人地帯における目視外飛行(レベル4)を補助者なしで行うことに関しては原則として承認が認められていないことに留意が必要です。

2 許可等の手続

ドローンの飛行に関して許可等が必要となる場合、飛行予定日の10開庁日前までに、法定の記載事項³²が記載された申請書

²² 申請書の提出先は、当該場所を管轄区域とする地方航空局長と規定されていますが(航空法施行規則236条の8、240条1項40号の3、242条2号)、最寄りの空港事務所長又は空港出張所長を経由して申請書を提出することもできます(航空法施行規則243条1項2号)。

²³ 航空法132条の2第5号乃至第10号、同条但書、航空法施行規則236条の8。

²⁴ 「目視」とは、無人航空機を飛行させる者本人が自分の目で見えることをいい、補助者による目視は該当せず、また、モニターを活用して見ること、双眼鏡やカメラ等を用いて見ることは、視野が限定されるため「目視」にはあたらないと解されています(航空局解釈3-(6))。

²⁵ 航空法132条の2第7号、航空法施行規則236条の6。なお、30メートルを保つべき人又は物件の意味については、航空局解釈3-(7)参照。

²⁶ 水や農薬等の液体を散布する行為もここでの物件投下に該当すると解されています(航空局解釈3-(10))。

²⁷ 具体的な確認事項・確認方法については、航空法施行規則236条の4参照。

²⁸ この方法の具体的な態様については、航空法施行規則236条の5参照。

²⁹ 航空法132条の2第1号乃至第4号。

³⁰ 但し、他の法令の規制を受け得ることは後記四及び五のとおりです。

³¹ なお、2020年5月27日に、ドローンの技術実証等を目的とする技術実証区域計画について内閣総理大臣の認定を受けた場合には、当該計画に従って行う人口集中地区の上空の飛行や目視外飛行等に関して許可等を受けたものとみなす旨の規定(2020年改正後の国家戦略特別区域法25条の5)等を含む国家戦略特別区域法の一部を改正する法律が可決・成立し、同年6月3日に公布されました。

³² 詳細については、航空法施行規則236条の3及び236条の8並びに審査要領参照。

を不備等がない状態で提出する必要があります。

許可等の申請書が提出された場合、審査要領に従って審査が行われます。審査項目はドローンの機能・性能に関する基準適合性³³、ドローンの操縦者の飛行経歴・知識・能力³⁴、提出する飛行マニュアル³⁵等多岐にわたります。

許可等の期間は、原則として3ヶ月以内ですが、申請内容に変更を生ずることなく、継続的にドローンを飛行させることが明らかでない場合には、1年を限度として許可等を行うことができると規定されており³⁶、この場合には、飛行させる毎に許可等の申請を受ける必要はないことになります。

なお、許可等の申請手続は、[DIPS\(Drone/UAS Information Platform System、ドローン情報基盤システム\)](#)と呼ばれるオンラインシステムで行うことも可能です。

これらに加え、審査要領 5-4-(3)-c)-ア)は、目視外飛行を行う場合であって補助者を配置せずに飛行させる場合には、その飛行経路は第三者が存在する可能性が低い場所³⁷を設定することと規定していることから、現行の法令及び審査要領においては、有人地帯における目視外飛行(レベル 4)を補助者なしで行うことに関しては原則として承認が認められない運用とされている³⁸ことに留意が必要です。

3 2020 年航空法改正

(1) 小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会での議論

前記のとおり、現在ドローンの有人地帯での目視外飛行(レベル 4)を補助者なしで行うことは、原則として承認されていませんが、DX時代を本格的に迎える中で、2022年度のレベル4実現に向けて、ドローン関連の法令の拡充を念頭においた航空法改正が現在議論されています。

そこでは、ドローンの利活用の拡大に向けて個別の飛行毎の手続の簡素化が目指される一方で、安全性を損なう飛行や不適切な飛行を未然に防ぎ、また、それらに適切に対応するために安全性により配慮した制度設計が目指されています。

ドローン基本方針によれば、今後の方向性として、まず、①事故が発生した際の迅速な機体情報及び所有者情報の特定等を目的としてドローンの登録制度を設けることが目指されています³⁹。さらに、現在航空法において許可等の対象となっている飛行空域や飛行方法に関して、②機体の信頼性確保のための機体認証制度及び操縦者の技能確保のための操縦ライセンス制度を設置することを前提に、③レベル4の飛行等の「リスクの最も高い飛行」については、国が個別の飛行ごとに許可・承認を行ってその安全対策を確認する一方で、④現在個別の許可・承認が行われているものであっても、そのリスクが「リスクの最も高い飛行」ほどは高くないと考えられるもの(「比較的风险の高い飛行」)については、適切な機体認証及び操縦ライセンスを有することを前提に、個別の許可・承認の対象から除外することが適当である⁴⁰と述べられています。

³³ 航空局ホームページに掲載の「[ホームページ掲載無人航空機](#)」に該当するドローンの場合には申請資料の一部省略が認められる(審査要領 2-2-1-(2))等、申請手続の負担軽減が図られています。

³⁴ 航空局ホームページに掲載の「[無人航空機の講習団体及び管理団体一覧](#)」に記載された講習団体等の講習修了者は、技能証明書等の写しを提出することで申請資料の一部省略が認められる(審査要領 2-2-1-(6))等、申請手続の負担軽減が図られています。

³⁵ 航空局ホームページに掲載の飛行マニュアル(例えば、「[国土交通省航空局標準マニュアル②\(令和2年4月1日版\)](#)」等)を使用する場合には審査を省略することとされており、当該マニュアル使用割合は現在80%を超えているとのことです(ドローン基本方針 27頁)。

³⁶ 審査要領 3-3。但し、人又は家屋の密集している地域の上空での夜間における目視外飛行や催し場所の上空における飛行については、この限りではないと説明されていますので(https://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr10_000042.html 参照。)、これらについては各飛行ごとに個別の承認申請が必要となります。

³⁷ 具体的には、山、海水域、河川・湖沼、森林、農用地、ゴルフ場又はこれらに類するものがこれに該当します。

³⁸ ドローン基本方針 4頁及び 27頁。

³⁹ ドローン基本方針 7頁以下。

⁴⁰ ドローン基本方針 32頁。なお、「リスクの最も高い飛行」と「比較的风险の高い飛行」の区分けについては今後の検討事項とされています。

(2) 2020年航空法改正の概要

前記の議論も踏まえ、ドローンの利活用拡大のための土台となる「ルール整備の第1弾」として⁴¹、2020年6月17日に、無人航空機の登録制度の創設と無人航空機の飛行空域及び飛行方法の規制に関する改正を含む航空法の改正法案が可決・成立し、同月24日に公布されました。

まず、無人航空機の登録制度とは、事故等の原因究明や安全確保上必要な措置の確実な実施を図ることを目的⁴²として、登録を受けた無人航空機でなければ原則として航空の用に供することができない⁴³こととして、無人航空機の登録を義務づける制度です。登録に際しては、その飛行により航空機の航行の安全又は地上若しくは水上の人若しくは物件の安全が著しく損なわれるおそれがあるかどうか審査され⁴⁴、また、所有者の氏名等が無人航空機登録原簿に記載されます⁴⁵。

次に、現在許可等の対象とされている飛行空域及び飛行方法の規制に関して、それぞれ、航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全を損なうおそれがないものとして国土交通省令で定める場合には、個別の許可等を不要とする旨の例外規定が新設されています⁴⁶。本稿執筆時点においてここで参照されている国土交通省令の内容は明らかではなく、今後制定される国土交通省令の内容を確認する必要がありますが、将来的に飛行ごとの個別の許可等の手続なくドローンの飛行が可能な空域及び飛行方法が拡大される余地があるという意味で、注目すべき改正であると言えます。引き続き、今後の動向を注視する必要があります。

四 その他の法令によるドローン規制

1 小型無人機等飛行禁止法によるドローン規制⁴⁷

ドローンは、「重要施設の周辺地域の上空における小型無人機等の飛行の禁止に関する法律」(以下「小型無人機等飛行禁止法」といいます。)上の小型無人機⁴⁸にも該当し、同法の規制も受けることとなります。

小型無人機等飛行禁止法は、国の重要な施設や防衛関係施設等に対する危険の防止を目的としており⁴⁹、対象施設である①国の重要な施設等⁵⁰、②対象外国公館等、③対象防衛関係施設、及び④対象原子力事業所、並びにそれらの周囲おおむね300メートルの周辺地域の上空におけるドローンの飛行を原則として禁止しており⁵¹、これによって東京都心部においてはほとんどの場所でドローンの飛行が禁止されることとなります。

なお、小型無人機等飛行禁止法における「小型無人機」の定義は、航空法とは異なり重量200グラム以上という制約がないことから、より広い範囲でドローンが規制対象になることにも留意が必要です。

⁴¹ 2020年2月29日付日本経済新聞朝刊4頁。

⁴² [令和2年2月28日付国土交通省報道発表資料](#)(以下「令和2年2月28日国交省報道資料」といいます。)

⁴³ 2020年改正後の航空法131条の4。

⁴⁴ 2020年改正後の航空法131条の5。

⁴⁵ 2020年改正後の航空法131条の6。

⁴⁶ 2020年改正後の航空法132条2項1号及び132条の2第2項1号。

⁴⁷ ドローンに関する小型無人機等飛行禁止法上の規制の実務上の留意事項については、[警察庁ホームページ](#)も併せてご参照ください。

⁴⁸ 小型無人機等飛行禁止法2条3項。

⁴⁹ 小型無人機等飛行禁止法1条。

⁵⁰ 国会議事堂、内閣総理大臣官邸、最高裁判所庁舎、皇居等が含まれますがこれらに限りません(小型無人機等飛行禁止法2条1項1号)。

⁵¹ 小型無人機等飛行禁止法2条1項、2項、3条2項、4条2項、5条2項、6条2項、7条2項、9条。

小型無人機等飛行禁止法についても、2020年6月17日に改正法案が可決・成立し、同月24日に公布されました⁵²。法改正により、上記①乃至④に加え、⑤空港も対象施設に含まれることとなりました⁵³。当該改正の背景として、空港周辺における無人航空機の飛行とみられる事案により滑走路が閉鎖される等、航空の利用者や経済活動に多大な影響が及ぶ事態が発生していることが挙げられており⁵⁴、施行後は、空港及び空港の周囲おおむね300メートルの周辺地域の上空も小型無人機等飛行禁止法の規制対象に含まれることとなります⁵⁵。

2 各自治体の条例による規制

ドローンを飛行させる場合、各自治体の条例にも留意する必要があります。各自治体の条例の中には、ドローンの飛行を明示的に規制するものと、明示的に言及していないものの、その解釈運用上ドローンの飛行を規制するものがあります。

前者の例として、例えば、千葉県芝山町の[ひこうきの丘の設置及び管理に関する条例](#)6条9号は、「ドローン等の小型無人機の使用をすること」を禁止しています。後者の例として、例えば、[東京都立公園条例](#)16条10号は「都市公園の管理に支障がある行為」を禁止しており、同規定に基づいて現在東京都立公園内ではドローンの飛行は一律禁止される運用となっています⁵⁶。条例による規制に関しては、網羅的ではないものの、国土交通省ホームページにおいて、「[無人航空機の飛行を制限する条例等](#)」と題する一覧が掲載されており、参考になります。さらに、後記五のプライバシー保護とも関連しますが、ドローンによる写真撮影が被写体との関係で各自治体のいわゆる迷惑防止条例に抵触しないように配慮する必要もあります。

各自治体の条例に関しても、重量200グラム未満のドローンも規制の対象とされたり、飛行態様を問わず一律にドローンの飛行が禁止される可能性がある等、航空法等とは異なる範囲を禁止対象とするものもありますので、事前に慎重に確認する必要があります。

五 プライバシー保護との関係

高い飛行能力と撮影能力を活かしたドローンの活用はDX時代におけるドローンの利活用の重要な一面ですが、その能力ゆえに被写体となりうる第三者のプライバシーの保護との関係で問題が生じる可能性があります。この点に関しては、ドローンによる撮影映像等をインターネット上で閲覧可能とすることについての考え方を整理した、総務省「[『ドローン』による撮影映像等のインターネット上での取扱いに係るガイドライン](#)」(以下「撮影映像ガイドライン」といいます。)が実務上参考になります。

撮影映像ガイドラインは、プライバシーや肖像権を侵害する違法な撮影行為か否かは、一般的には、撮影の必要性、撮影方法・手段の相当性、撮影対象(情報の性質)等を基に、総合的かつ個別に判断される⁵⁷と述べた上で、ドローンを利用して撮影した者等が被撮影者に対してプライバシー侵害等として損害賠償責任を負うことになる蓋然性を低くするための取組みとして、①住宅地にカメラを向けないようにする等撮影態様に配慮すること、②プライバシー侵害の可能性がある撮影映像等にぼかしを入れる等の配慮をすること、③撮影映像等をインターネット上で公開するサービスを提供する電気通信事業者においては、削除依頼への対応を適切に行うことを例示しています⁵⁸。

⁵² 今回の航空法及び小型無人機等飛行禁止法の改正については、[ロボット/AI ニュースレター2020年6月19日号](#)も併せてご参照ください。

⁵³ 2020年改正後の小型無人機等飛行禁止法2条1項4号等。

⁵⁴ 令和2年2月28日国交省報道資料参照。

⁵⁵ 2020年改正後の小型無人機等飛行禁止法2条1項4号、7条1項、2項。

⁵⁶ [都立公園 Q&A](#) 参照。

⁵⁷ 撮影映像ガイドライン4頁。

⁵⁸ 撮影映像ガイドライン8-9頁。

六 おわりに

ドローンは、DX 時代を迎える中で、社会に大きな変革をもたらす重要なツールの 1 つになると予想され、利活用による経済社会活動の発展と、安全性確保の要請との調整を図りながら法的規制⁵⁹の見直しが急速に進んでいます。多くの業種において活用の余地が大きいだけに、今後もドローンを巡る法制動向を注視していくことが重要であると考えられます。



なかむら たかし
中村 崇志

西村あさひ法律事務所 弁護士
ta_nakamura@jurists.co.jp

2008 年東京大学法学部卒業。2010 年東京大学法科大学院修了。2011 年弁護士登録。2018 年コロンビア大学ロースクール卒業(LL.M.)、2018-2020 年 Lane Powell PC(Seattle)勤務。2019 年ニューヨーク州弁護士登録。クロスボーダーおよび国内の M&A、会社法・コーポレートガバナンスその他の一般企業法務、デジタルイノベーション/デジタルトランスフォーメーションに加え、国際カルテル対応等の危機管理案件も取り扱う。



むかい つばさ
向井 飛翔

西村あさひ法律事務所 弁護士
t_mukai@jurists.co.jp

2014 年京都大学法学部卒業。2016 年京都大学法科大学院修了。2017 年弁護士登録。M&A、デジタルイノベーション/デジタルトランスフォーメーション、会社法・コーポレートガバナンスその他の一般企業法務に加え、金融商品取引法その他の金融規制対応、アセット・マネジメント、キャピタル・マーケット等を中心とするファイナンス関連業務も取り扱う。



しざわ まさひこ
志澤 政彦

西村あさひ法律事務所 弁護士
m_shizawa@jurists.co.jp

2011 年慶應義塾大学法学部卒業。2012 年リーズ大学大学院修了(M.A.)。2017 年カリフォルニア大学ロサンゼルス校ロースクール修了(LL.M.)。2018 年慶應義塾大学法科大学院修了。2019 年弁護士およびニューヨーク州弁護士登録。2016 年国際連合宇宙部インターン。クロスボーダー案件、M&A、デジタルイノベーション/デジタルトランスフォーメーション、会社法・コーポレートガバナンスその他の一般企業法務等に関与。

⁵⁹ ドローンに関しては本稿で検討した諸問題以外にも、個人情報保護法との関係、ドローンによる携帯電波利用の解禁に伴う電波法上の論点、土地所有権(民法 207 条)と上空利用の関係、情報漏洩や無線の違法操作に関連するサイバーセキュリティの問題等多岐にわたる検討事項が存在しますが、本稿においては紙幅の都合上立ち入りません。

西村あさひ法律事務所では、M&A・金融・事業再生・危機管理・ビジネスタックスロー・アジア・中国・中南米・資源/エネルギー等のテーマで弁護士等が時宜にかなったトピックを解説したニュースレターを執筆し、随時発行しております。

バックナンバーは<<https://www.jurists.co.jp/ja/newsletters>>に掲載しておりますので、併せてご覧ください。

(当事務所の連絡先) 東京都千代田区大手町 1-1-2 大手門タワー 〒100-8124

Tel: 03-6250-6200 (代) Fax: 03-6250-7200

E-mail: info@jurists.co.jp URL: <https://www.jurists.co.jp>